

Réponses à l'avis en date du 17 mai 2018
de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale sur les projets de
plateforme logistique et de centre de tri de petits colis portés par Panhard
Développement au Coudray-Montceaux (91)

PANHARD DEVELOPPEMENT – Le Coudray-Montceaux

Synthèse de l'avis.....	2
Chapitre 1 : L'évaluation environnementale	2
Partie 1.3.1. : Présentation du projet	2
Partie 1.3.2. Implantation et description de l'environnement du projet.....	3
Partie 1.3.3. Nature et volume des activités soumises à autorisation.....	3
Chapitre 2 : Analyse de l'état initial du territoire et de ses enjeux environnementaux.....	4
Chapitre 3 : L'analyse des impacts environnementaux du projet	7
Partie 3.1. Justification du projet retenu	7
Partie 3.2. Les impacts du projet et les mesures d'évitement, réduction ou compensation : faune, flore et continuités écologiques.....	7
Partie 3.2. Les impacts du projet et les mesures d'évitement, réduction ou compensation : zones humides	9
Partie 3.2. Les impacts du projet et les mesures d'évitement, réduction ou compensation : gestion des eaux pluviales.	10
Partie 3.2. Les impacts du projet et les mesures d'évitement, réduction ou compensation : transport et trafic routier	10
Chapitre 4 : Etude de dangers	11
Chapitre 5 : L'analyse du résumé non technique	11
Annexe 1 : Résumé non technique des deux études d'impacts.....	12

Synthèse de l'avis

La MRAe recommande de :

- compléter la description de la messagerie et de ses modalités de fonctionnement,
- améliorer la description du trafic routier actuel, et présenter des mesures de gestion interne de l'entrepôt pour réduire l'aggravation des conditions de circulation sur le réseau routier voisin aux heures de pointe,
- préciser le positionnement du site au regard des zones ouvertes situées au sud et à l'ouest du site en termes de continuité écologique.
- garantir la fonctionnalité sur le long terme de la friche pionnière mésothermophile conservée en bordure au nord du site.
- présenter les modalités prévues de gestion des eaux pluviales en cas d'événements exceptionnels
- présenter l'état de référence des terrains susceptibles de compenser la destruction des zones humides
- définir le programme de suivi des zones humides ainsi reconstituées et garantir sur le long terme leur fonctionnalité.

L'ensemble de ces thématiques sont abordées dans la suite de ce mémoire en réponse, chapitre par chapitre.

Chapitre 1 : L'évaluation environnementale

Partie 1.3.1. : Présentation du projet

La MRAE recommande de préciser dans le dossier les horaires de fonctionnement de la messagerie ainsi que le nombre de personnes présentes ou se rendant sur le site

L'ensemble bâti principal du projet se décompose en 3 bâtiments :

- un bâtiment dédié au traitement des colis (BATIMENT A)
- un bâtiment dédié aux fonctions tertiaires (BATIMENT B)
- une galerie de liaison aérienne (BATIMENT C), reliant entre eux les BATIMENTS A et B.

Le site sera exploité en 2 postes (2 x 8h), du lundi au samedi, 52 semaines par an.

L'effectif maximal attendu sur le site est de 350 personnes en 2 x 8h, soit un effectif courant sur le site de 175 personnes en simultané.

A cet effectif du personnel des sociétés utilisatrices peut également s'ajouter en moyenne :

- 3 à 5 visiteurs « professionnels » quotidiens pour chaque entreprise utilisatrice, répartis sur la journée,
- Des chauffeurs d'entreprises extérieures, présents en simultané sur le site, en attente du chargement de leurs véhicules. Leur nombre est évalué sur la base du nombre total de portes à quai disponible sur ce bâtiment, soit 197 chauffeurs.

Ainsi, l'effectif cumulé potentiellement sur le site en simultané pourra s'élever à 375 personnes, dont 175 personnes membres du personnel des sociétés exploitantes.

Partie 1.3.2. Implantation et description de l'environnement du projet

La MRAE recommande que dans l'étude d'impact présentée à l'enquête publique soit intégré un résumé non technique portant sur le projet global

Un résumé non technique commun aux deux études d'impact a été rédigé et est joint au présent mémoire en réponse en annexe 1.

Partie 1.3.3. Nature et volume des activités soumises à autorisation

La MRAE recommande de compléter, avant l'enquête publique, l'étude d'impact par l'indication du volume total maximal de stockage prévu dans l'entrepôt et par la description des dispositions retenues pour s'assurer que le stockage demeurera conforme aux indications de la demande d'autorisation et de l'étude d'impact.

Le projet consiste en la réalisation d'un bâtiment à usage d'entrepôt et de bureaux composé de 9 cellules de stockage d'une surface plancher totale de 49 632,1 m².

Le site sera susceptible d'accueillir au total 86 000 palettes représentant 43 000 tonnes de marchandises combustibles.

Les produits stockés dans les cellules seront des produits divers (classement 1510, 1530, 1532, 2662, 2663-1 et 2663-2) ne présentant pas d'autres risques que leur combustibilité.

Les cellules 5, 6 et 7 de l'établissement pourront abriter un stockage de denrées alimentaires sous température dirigée : température positive pour les cellules 5 et 6 et température négative pour la cellule 7.

Est également prévue dans ces cellules la possibilité d'organiser du stockage :

- D'aérosols (classement 4320 et 4321),
- De cartouche de gaz inflammable liquéfié (rubrique 4718)
- De liquides inflammables (classement 4331, 1436),
- De produits dangereux pour l'environnement (classement 4510 et 4511),
- D'alcools de bouche d'origine agricole (classement 4755),
- D'eau de Javel (classement 4741).

Tous les produits seront stockés selon les règles de compatibilité.

Les quantités maximales autorisées sur le site sont détaillées dans le tableau ci-dessous :

Rubrique	Désignation de l'activité	Capacité de l'installation	Régime
1450-2-a	Solides facilement inflammables à l'exclusion des substances visées explicitement par d'autres rubriques 2- Emploi ou stockage : la quantité totale susceptible d'être présente dans l'installation étant supérieure à 1 tonne	Stockage maximal de 30 t de solides inflammables dans la cellule C2	Autorisation
1510-1	Entrepôt couvert (stockage de produits en quantité supérieure à 500 t) d'un volume supérieur ou égal à 300 000 m³ .	Surface d'entreposage du bâtiment (hors C7) = 40 536 m ² Hauteur sous bac moyenne = 13,30 m Volume de l'entrepôt (hors C7) = 539 129 m ³ Surface d'entreposage de la C7 = 3 698,4 m ² Hauteur sous bac moyenne de la C7 = 14,20 Volume de la C7 = 52 517,2 m ³ Volume = 591 646 m³ Capacité de stockage maximale : 43 000 t	Autorisation

1530-1	Dépôt de papier, carton ou matériaux combustibles analogues, y compris les produits finis conditionnés, la quantité stockée étant supérieure à 50 000 m³ .	Capacité de stockage maximale : 86 000 palettes de 1,7 m ³ soit 146 200 m³	Autorisation
1532-1	Dépôt de bois sec ou matériaux combustibles analogues, y compris les produits finis conditionnés, la quantité stockée étant supérieure à 50 000 m³ .	Capacité de stockage maximale : 146 200 m³	Autorisation
2662-1	Stockage de polymères (matières plastiques, caoutchoucs, élastomères, résines et adhésifs synthétiques) Le volume susceptible d'être stocké étant supérieur à 40 000 m³	Capacité de stockage maximale : 86 000 palettes de 1,44 m ³ soit 123 840 m³	Autorisation
2663-1-a	Pneumatiques et produits dont 50 % au moins de la masse totale unitaire est composée de polymères (stockage de) : A l'état alvéolaire ou expansé tels que mousse de latex, de polyuréthane, de polystyrène, etc. Le volume susceptible d'être stocké étant supérieur à 45 000 m³ .	Capacité de stockage maximale : 86 000 palettes de 1,7 m ³ soit 146 200 m³	Autorisation
2663-2-a	Pneumatiques et produits dont 50 % au moins de la masse totale unitaire est composée de polymères (stockage de) : Dans les autres cas et pour les pneumatiques, le volume susceptible d'être stocké étant supérieur à 80 000 m³	Capacité de stockage maximale : 86 000 palettes de 1,7 m ³ soit 146 200 m³	Autorisation
4755-2	Alcools de bouche d'origine agricole et leurs constituants (distillats, infusions, alcool éthylique d'origine agricole, extraits et arômes) présentant des propriétés équivalentes aux substances classées dans les catégories 2 ou 3 des liquides inflammables. 2. Dans les autres cas et lorsque le titre alcoométrique volumique est supérieur 40 % : la quantité susceptible d'être présente étant supérieure ou égale à 500 m ³ . <i>Quantité seuil bas au sens de l'article R. 511-10 : 5 000 t.</i> <i>Quantité seuil haut au sens de l'article R. 511-10 : 50 000 t.</i>	La quantité maximale d'alcools de bouche susceptible d'être présente dans l'installation est inférieure à 1 000 t La quantité maximale d'alcools de titre alcoométrique supérieur à 40% susceptible est égal à 650 m³ (Cocktails, rhums, ... dans la cellule 3)	Autorisation
1511-2	Entrepôts frigorifiques, à l'exception des dépôts utilisés au stockage de catégories de matières, produits ou substances relevant, par ailleurs, de la présente nomenclature. Le volume susceptible d'être stocké étant supérieur ou égal à 50 000 m ³ mais inférieur à 150 000 m ³ .	Capacité de stockage maximale dans les cellules 5, 6 et 7 : 32 000 palettes de 1,7 m ³ soit 54 400 m³	Enregistrement
2716-2	Installation de transit, regroupement ou tri de déchets non dangereux non inertes à l'exclusion des installations visées aux rubriques 2710, 2711, 2712, 2713, 2714, 2715 et 2719. Le volume susceptible d'être présent dans l'installation étant supérieur ou égal à 100 m ³ mais inférieur à 1 000 m ³ .	Capacité de stockage maximale de déchets : 990 m³ Cellule 9	Déclaration

Ce contrôle pratique des quantités stockées (et donc la vérification que les seuils ne sont pas dépassés et que le stockage demeure conforme aux indications de la demande d'autorisation d'exploiter) sera assuré grâce au logiciel de gestion des stocks de l'entrepôt.

Le logiciel de gestion des stocks qui sera utilisé sur le site permettra de gérer en temps réel le niveau de stock des matières dangereuses.

Chapitre 2 : Analyse de l'état initial du territoire et de ses enjeux environnementaux

La MRAE recommande de compléter l'étude d'impact par des approfondissements concernant la densité du trafic routier tout au long de la journée

Structure des flux en situation actuelle

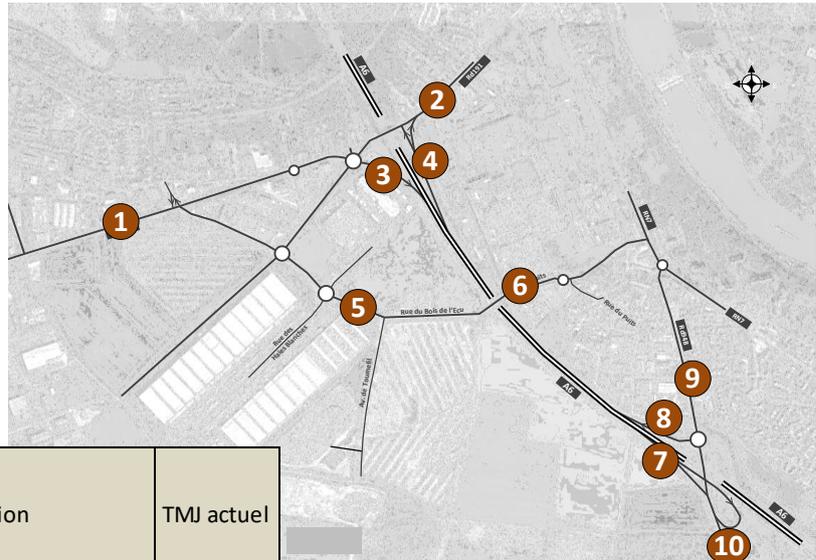
Le secteur d'étude est desservi aujourd'hui par l'autoroute A6 à l'Est avec 2 demi-diffuseurs au Sud et au Nord de la zone et la RD191 qui connaît un niveau de trafic de plus de 13 000 véhicules/jour.

Les migrations pendulaires (le matin et le soir en semaine) représentent une part importante du trafic à la journée à l'heure actuelle sur les voiries desservant le secteur, c'est le cas notamment sur la RD191 avec les pointes horaires du matin et du soir (trafic sur 2h) qui représentent 20% du trafic journalier.

Mis à part l'autoroute A6 qui connaît un trafic assez homogène sur l'ensemble d'une journée de semaine (avec également des pics de circulation le week-end), on note que le réseau de voirie autour du site est principalement sollicité le matin en semaine de 7h30 à 9h30 et le soir en semaine de 17h à 19h.

L'heure du déjeuner présente également plus de flux routiers en particulier sur le secteur proposant de la restauration rue du Saule Saint-Jacques.

On présente ci-dessous les flux journaliers sur le secteur d'étude.



Localisation	Section	TMJ actuel
1	RD191 Ouest	13 150
2	RD191 Est	9 240
3	Bretelle vers A6 Lyon	6 950
4	Bretelle depuis A6 Lyon	6 400
5	Accès Est ZAC	4 700
6	Rue du Bois de l'Écu Ouest	3 550
7	Bretelle depuis A6 Paris	14 400
8	Bretelle vers A6 Paris	14 750
9	RD948 Nord	8 500
10	RD948 Sud	9 050

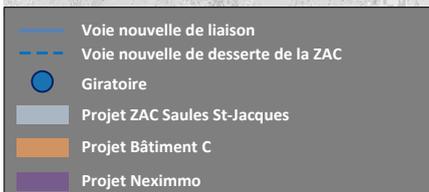
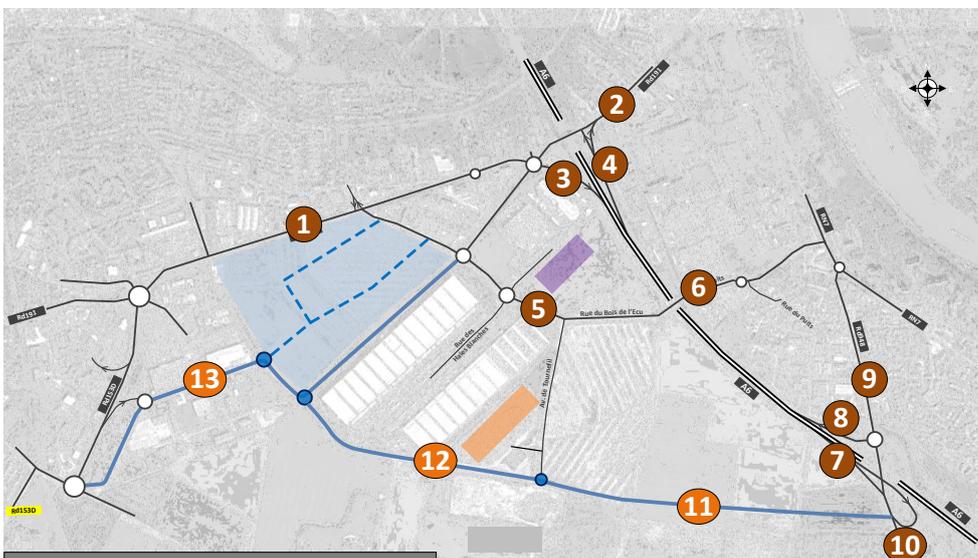
Situation au fil de l'eau

Plusieurs projets de développement sont prévus sur le secteur, en particulier la ZAC de la Saule Saint-Jacques au Nord-Ouest, le Bâtiment C et le bâtiment Neximmo.

Ces projets sont générateurs de flux supplémentaires aux heures de pointe, mais également sur l'ensemble de la journée.

Par ailleurs, dans l'hypothèse de la réalisation de la liaison départementale, les flux sur les voiries existantes seront modifiés du fait de la création d'une liaison directe entre le secteur Ouest et l'autoroute A6 depuis Paris.

Les évolutions des trafics routiers ont été évaluées en considérant ces projets (sans prise en compte des projets entrepôts et messagerie objets du présent avis de la MRAE).



Localisation	Section	TMJ actuel	TMJ Fil de l'Eau	Evolution /actuel
1	RD191 Ouest	13 150	8 650	-59.6%
2	RD191 Est	9 240	10 200	10.4%
3	Bretelle vers A6 Lyon	6 950	4 750	-50.0%
4	Bretelle depuis A6 Lyon	6 400	4 400	-49.4%
5	Accès Est ZAC	4 700	4 600	-2.8%
6	Rue du Bois de l'Ecu Ouest	3 550	2 750	-29.1%
7	Bretelle depuis A6 Paris	14 400	14 350	-0.4%
8	Bretelle vers A6 Paris	14 750	13 700	-8.9%
9	RD948 Nord	8 500	8 200	-3.7%
10	RD948 Sud	9 050	8 000	-13.4%
11	Liaison départementale	-	10 800	
12	Liaison départementale	-	9 350	
13	Liaison départementale	-	9 400	

Chapitre 3 : L'analyse des impacts environnementaux du projet

Partie 3.1. Justification du projet retenu

Le maître d'ouvrage ne justifie pas dans son étude d'impact les caractéristiques retenues pour son projet, après examen d'éventuelles variantes d'implantation et de volume des bâtiments eu égard aux enjeux environnementaux identifiés (consommation de terrains agricoles, conservation de zones humides et autres habitats naturels présents sur le site, circulation de véhicules, grand paysages).

Divers variantes ont été étudiées pour réduire au maximum les impacts sur l'environnement.

Concernant le volume de terres agricoles impacté, à la suite de l'étude de divers projets il a été retenu une maximisation de la part des surfaces bâties par rapport à la surface totale (emprise au sol de 60 %) tout en respectant le PLU et les 20 % d'espaces verts nécessaires. La variante retenue impacte le moins de surface agricole possible.

D'un point de vue grand paysage il a été retenu, après l'étude de divers projets, la mise en place d'une limite paysagère dense d'arbres de haute tige afin de créer un rideau paysager matérialisant le front urbain et assurant une continuité écologique avec le massif boisé situé au sud du chemin des mulets.

D'un point de vue écologique il a été retenu de positionner le projet en continuité avec une zone d'activités existante pour limiter au maximum les impacts sur du foncier aujourd'hui vierge.

Enfin, des variantes ont été étudiées vis-à-vis du positionnement des bâtiments sur le site. La variante retenue permet de protéger les espèces intéressantes présentes sur le site. En effet, cette dernière assure de laisser en l'état la zone méso thermophile au nord du site.

Partie 3.2. Les impacts du projet et les mesures d'évitement, réduction ou compensation : faune, flore et continuités écologiques

Préciser le positionnement du site au regard des zones ouvertes situées au sud et à l'ouest du site en termes de continuité écologique.

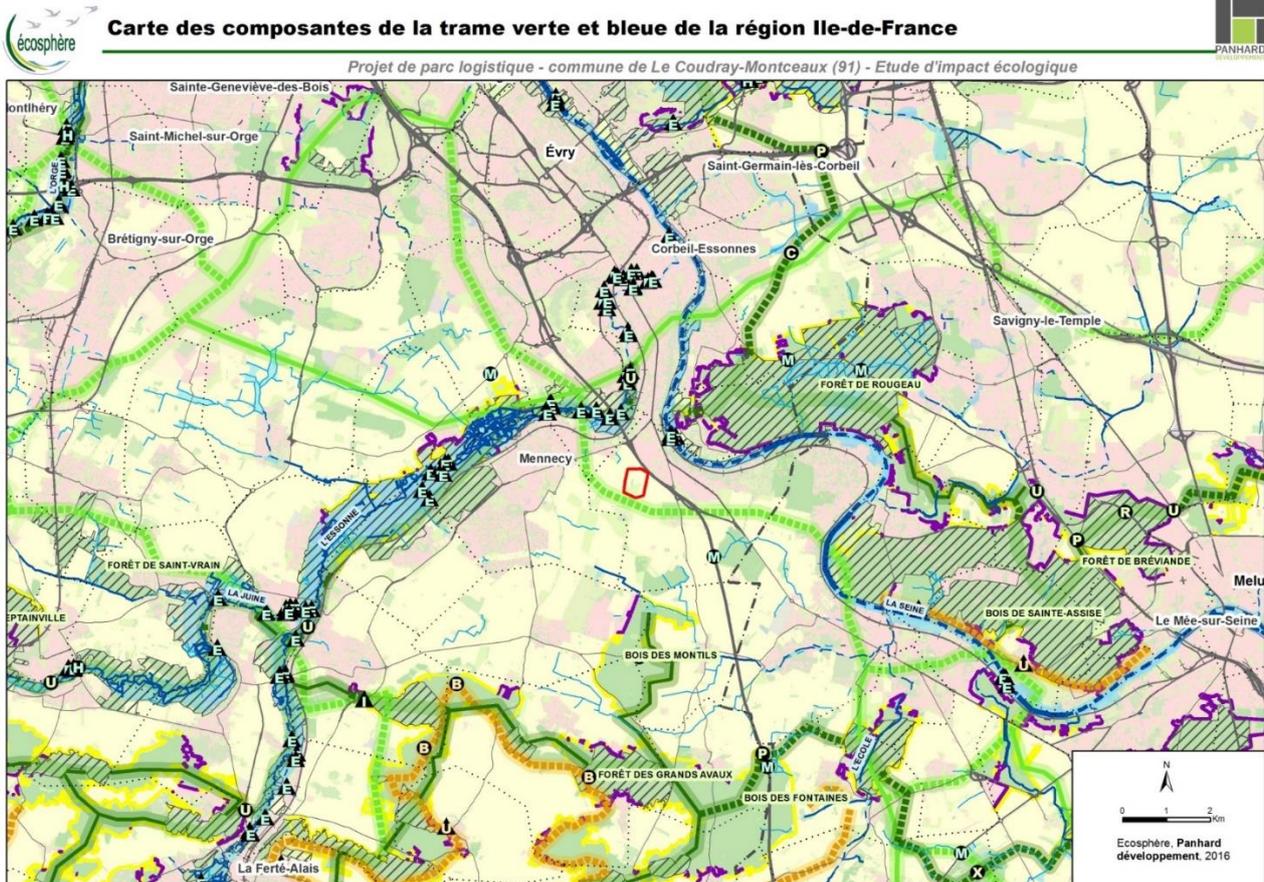
Concernant les continuités écologiques et en référence au SRCE d'Ile-de-France, le projet se trouve à proximité d'un corridor à fonctionnalité réduite des prairies, friches et dépendances vertes (voir carte page suivante).

Au niveau de la zone d'étude ce corridor n'est déjà plus présent ou bien de manière très relictuelle et fragmentée au niveau des fines bermes herbeuses entourant les cultures. La majorité de la zone d'étude étant composée de cultures, elle ne peut constituer un corridor pour la faune et/ou la flore des milieux herbacés.

Seuls quelques milieux herbacés relictuels sont encore présents : des friches pionnières, des bermes herbeuses et des ourlets. Ce type d'habitat sera représenté sur la future ZAC au travers des espaces interstitiels le long des bâtiments et autour de l'emprise projet.

L'impact du projet sur les continuités écologiques apparaît donc négligeable.

En conclusion, la zone d'étude est localisée dans un contexte environnemental relativement peu sensible. En effet, sa situation périurbaine et sa proximité immédiate de l'autoroute A6 l'isole des zones naturelles d'intérêt et des continuités écologiques.



Le pétitionnaire indique qu'aucune espèce végétale à enjeu n'a été recensée sur le périmètre de la zone d'étude. Concernant les habitats naturels, le projet sera à l'origine de la destruction ou de la transformation d'une partie des formations végétales mise en évidence sur la zone d'étude avec un niveau d'impact faible voir négligeable, il est en de même pour la faune au vue de l'état initial.

Pour la MRAe cette conclusion est erronée pour les insectes remarquables identifiés au nord du site. Néanmoins une mesure de réduction est retenue dans l'étude d'impact en conservant la friche pionnière méso thermophile, habitat d'insectes remarquables, située en bordure au nord du site.

Garantir la fonctionnalité sur le long terme de la friche pionnière méso thermophile conservée en bordure au nord du site.

Les espèces animales impactées ne présentent pas d'enjeu de conservation car elles sont bien représentées localement. Compte tenu de la faible superficie des habitats d'espèces protégées impactées, le projet n'est pas de nature à remettre en cause le bon accomplissement du cycle biologique des populations locales des espèces considérées.

La fonctionnalité de cette zone est déjà fortement réduite. Elle est actuellement entourée par une route et des cultures. A la suite des aménagements elle sera intégrée dans la partie paysagère du parc logistique lui permettant de retrouver une certaine fonctionnalité avec les milieux ouverts adjacents. L'entretien de cette zone étant déjà obligatoire compte tenu de la présence de la conduite, aucune recommandation particulière de gestion ne se justifie.

La MRAE note par ailleurs que le pétitionnaire mentionne certains effets de son projet sur la faune nocturne sans pour autant détailler ces effets ni préciser les moyens qu'il compte mettre en œuvre pour les limiter : il prévoit en effet d'optimiser son éclairage afin de limiter les effets du projet sur la faune nocturne.

Une analyse de la fonctionnalité de la zone d'étude par rapport aux possibilités de déplacements des mammifères, notamment des chiroptères a été réalisée. Il n'y a pas eu de véritable diagnostic paysager mais plutôt une appréciation du paysage environnant. Au vu des grandes matrices paysagères locales (boisement, Seine) plus attractifs, la zone d'étude ne présente pas d'intérêt fonctionnel particulier pour les chauves-souris.

Concernant les éventuels impacts sur ces espèces liés à la pollution lumineuse engendrée par le projet, différentes mesures (principe de précaution) peuvent être proposées :

- Prise en compte de la problématique environnementale lors de la définition des éclairages publics, notamment au niveau de l'éclairage de la voirie : éviter les sources de lumière « superflues » en privilégiant un système d'éclairage modulé aux besoins réels, préférer l'utilisation d'ampoules au sodium à basses températures, orienter les faisceaux en dessous de l'horizontal...;
- Prise en compte des exigences écologiques lors de l'élaboration du cahier des charges « éclairage » : adaptation de l'architecture des bâtiments en évitant notamment les bâtiments trop lumineux, mise en place d'un éclairage directionnel, etc.

Partie 3.2. Les impacts du projet et les mesures d'évitement, réduction ou compensation : zones humides

La MRAE recommande au maître d'ouvrage de compléter le dossier par une présentation de l'état de référence des parcelles concernées et par un dispositif de suivi des mesures compensatoires pour garantir leur efficacité ainsi qu'un engagement d'adopter au besoin des dispositions correctrices.

Etat initial des zones de compensations

- Zone 1 : Cette parcelle n'a pas été expertisée au cours de la prospection de 2016. Avant la réalisation de la mesure, un diagnostic sera établi au moyen d'un passage sur site.
- Zones 2 : Cette parcelle a été expertisée au cours de l'inventaire de 2016. Il s'agit d'une culture qui est sous un mode de gestion intensif. Aucune végétation caractéristique des cultures ou des mouillères n'y a été détectée. La zone ne présente donc pas actuellement un enjeu faune, flore et habitat significatif.
- Zone 3 : Cette parcelle a également été expertisée au cours de l'inventaire de 2016. Il s'agit d'une culture qui est sous un mode de gestion intensif. Aucune végétation caractéristique des cultures ou des mouillères n'y a été détectée. La zone ne présente donc pas actuellement un enjeu faune, flore et habitat significatif.

En tout état de cause ces parcelles feront l'objet d'un nouveau passage pour la mise en place des mesures compensatoires zones humides.

Suivi des mesures compensatoires zones humides

Lors de la création des zones humides un suivi de chantier sera mis en place. Une personne spécialisée encadrera et veillera à la bonne réalisation des différents travaux.

Un suivi de 15 ans est proposé :

- Un suivi de chantier sera mis en place au moment de la création des zones humides. Une personne spécialisée encadrera et veillera à la bonne réalisation des différents travaux.

- La première année de suivi sera réalisée un an après les travaux soit à n+1. Elle visera à constater de la bonne réalisation des travaux d'aménagement et de la bonne reprise des différentes végétations. Le suivi concernera principalement les habitats et les zones humides dans la mesure où aucune espèce à enjeu n'avait été identifiée dans les zones humides impactées, ces dernières étant en culture.
- Une deuxième année de suivi 5 ans après la mise en place des mesures, soit à n+5. Cette deuxième année de suivi permettra de constater la bonne installation des différentes végétations et leur dynamique naturelle d'évolution. En fonction de ces informations, des modifications et gestion pourront être proposées.
- Deux autres années de suivi à 10 et/ou 15 ans : ces années permettront de constater de la bonne évolution naturelle des milieux ainsi que de l'efficacité des mesures de gestion mises en place.

Partie 3.2. Les impacts du projet et les mesures d'évitement, réduction ou compensation : gestion des eaux pluviales.

La MRAE recommande de présenter les modalités de gestion des eaux pluviales du projet lors d'une pluie centennale

Lors d'une pluie vicennale, le volume à stocker s'élève à 9 391 m³. Le projet présenté permet de stocker ce volume d'eau.

Néanmoins, des événements pluvieux, d'occurrence plus rare, peuvent survenir. Lors d'une pluie centennale, le volume à stocker avoisine les 26 000 m³.

La capacité de rétention des ouvrages proposés sera alors dépassée.

Il est à noter que les cours de manœuvre des camions présentent des pentes orientées vers les bâtiments, ce qui permet par débordement de vastes volumes de stockages. L'inondation prioritaire des cours camions permet la surverse dans l'enceinte de la parcelle sans débordement sur les voiries publiques.

Partie 3.2. Les impacts du projet et les mesures d'évitement, réduction ou compensation : transport et trafic routier

La MRAE recommande l'insertion dans l'étude d'impact soumise à enquête publique de mesures de gestion de l'activité de l'entrepôt pour réduire les circulations lors des heures de pointe

Mesures pour l'entrepôt

L'entrepôt est destiné à accueillir une activité d'entreposage et de logistique s'appliquant à des marchandises diverses.

Il est envisagé la présence de 250 personnes dans cet établissement pour une activité du lundi au samedi

Le trafic des poids lourds sera organisé pour permettre l'exploitation optimale de la plate-forme logistique. La majorité des réceptions de marchandises s'effectue le matin.

On estime que la majorité du trafic en réception sera concentrée entre 6h00 et 8h00.

Le second pic de trafic poids lourds est lié aux expéditions en fin de journée. On estime que la majorité des poids lourds en expédition quittera la plate-forme entre 16h00 et 18h30.

On constate donc que la recherche d'une gestion optimisée de la plateforme logistique et que la recherche d'une gestion optimisée des tournées de livraison vont pousser l'exploitant à concentrer le trafic des poids lourds en dehors des heures de pointe.

Pour les véhicules légers, les flux sont plus classiques avec une pointe d'arrivée le matin (sur 1h) et une pointe de départ le soir (sur 1h30). Une pointe le midi est également notable mais cette période n'est pas dimensionnante sur les réseaux routiers environnants :

- Arrivée de 8h à 9h: 200 VL
- Pause déjeuner et changement d'équipe préparateurs de 12h à 14h: 100 VL
- Départ de 17h30 à 19h : 200VL.

Mesures pour le centre de tri de petits colis

L'activité de tri de petits colis se concentre principalement entre 11h00 le matin et 5h00 du matin avec un pic du flux des poids lourds entre 19h00 et 23h00. Elle n'influe donc pas sur la plage horaire la plus délicate du matin.

Synthèse

Les projets de la halle de tri de petits colis et la plateforme dédiée à la Grande Distribution vont générer des trafics supplémentaires sur les voiries autour des sites en développement.

La particularité des déplacements générés par le site est qu'ils sont plus importants sur des périodes en dehors des heures de pointe de circulation du matin et du soir en semaine.

On rappelle que les voiries structurantes du secteur connaissent des charges de trafic soutenues sur ces périodes ce qui se matérialise sur certains carrefours par des taux de charge important. Sur le reste de la journée, les réseaux sont moins sollicités. Les flux générés par les projets viendront par conséquent accroître le trafic sur le réseau sur des périodes lors desquelles les réseaux de voirie sont moindrement sollicités.

Chapitre 4 : Etude de dangers

La MRAE recommande à l'autorité compétente d'imposer que l'arrêt de l'activité de réfrigération induise la mise en conformité de la cellule aux normes imposées en matière de sécurité incendie

Il est prévu que l'arrêté préfectoral qui autorisera l'exploitation du bâtiment logistique détaille les règles applicables aux cellules de stockage des marchandises combustibles et les règles applicables aux cellules de stockage sous température dirigée en distinguant les cellules en froid positif et les cellules en froid négatif.

En cas d'arrêt de l'activité de réfrigération, les règles applicables aux cellules de stockage des marchandises combustibles seront donc automatiquement applicables à toutes les cellules de l'établissement.

Le respect de l'arrêté préfectoral d'autorisation d'exploiter nécessitera donc bien une mise en conformité des moyens de sécurité du site en cas d'arrêt de la production de froid.

Chapitre 5 : L'analyse du résumé non technique

La MRAE rappelle sa recommandation ci-dessus d'insérer dans le projet soumis à l'enquête publique un résumé non technique portant sur l'ensemble du projet

Un résumé non technique commun aux deux études d'impact a été rédigé et est joint au présent mémoire en réponse en annexe 1.



Annexe 1 : Résumé non technique des deux études d'impactsa

RESUME NON TECHNIQUE DES ETUDES D'IMPACT

Etude d'impact projet d'entrepôt
Etude d'impact projet de messagerie

1 Présentation du projet

1.1 Contexte général du projet

Le projet d'aménagement soumis à évaluation environnementale porte sur le développement d'un bâtiment industriel à usage de messagerie et d'un bâtiment industriel à usage d'entreposage.

Ces bâtiments seront implantés sur un terrain d'environ 24 ha, en extension de la zone d'activités des Haies Blanches sur la commune du Coudray-Montceaux (91 830).

Le terrain d'assiette de la messagerie PANHARD DEVELOPPEMENT objet de la présente étude sera délimité :

- Au Nord par le chemin du Bois de l'écu, un site d'exploitation RTE, et le bâtiment de logistique NEXIMMO 50 en projet,
- A l'Est par des terres agricoles puis par l'emprise de l'autoroute A6,
- A l'Ouest par un bâtiment industriel à usage d'entreposage en projet qui viendra compléter l'extension de la ZAC des Haies Blanches,
- Au Sud par une carrière en exploitation.



Emplacement du site

L'activité de logistique et l'activité de messagerie (tri de petits colis) ne mettent pas en jeu de procédés industriels de transformation de matière.

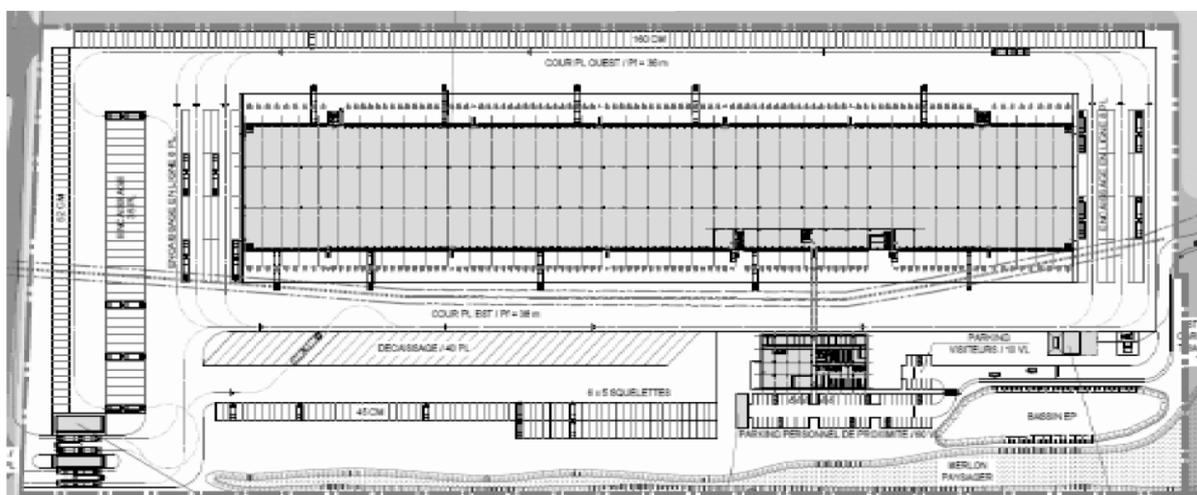
Ces activités ne consomment pas d'eau industrielle et ne produisent pas d'effluents liquide ou gazeux

1.2 *Projet de messagerie*

Le développement d'un bâtiment industriel à usage de messagerie qui présentera une superficie plancher totale de 24 665,7 m² accompagné d'un bâtiment de bureaux et de locaux sociaux indépendant de 2 399,8 m².

L'ensemble bâti principal du projet se décompose en 3 bâtiments :

- Un bâtiment dédié au traitement des colis (BATIMENT A)
- Un bâtiment dédié aux fonctions tertiaires (BATIMENT B)
- Une galerie de liaison aérienne (BATIMENT C), reliant entre eux les BATIMENTS A et B.



1.3 *Projet d'entrepôt*

Le développement d'un bâtiment industriel à usage d'entreposage qui présentera une superficie plancher totale de 49 632,1 m² divisé en 9 cellules de stockage.

Le site sera soumis à la réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement au titre des rubriques :

Autorisation

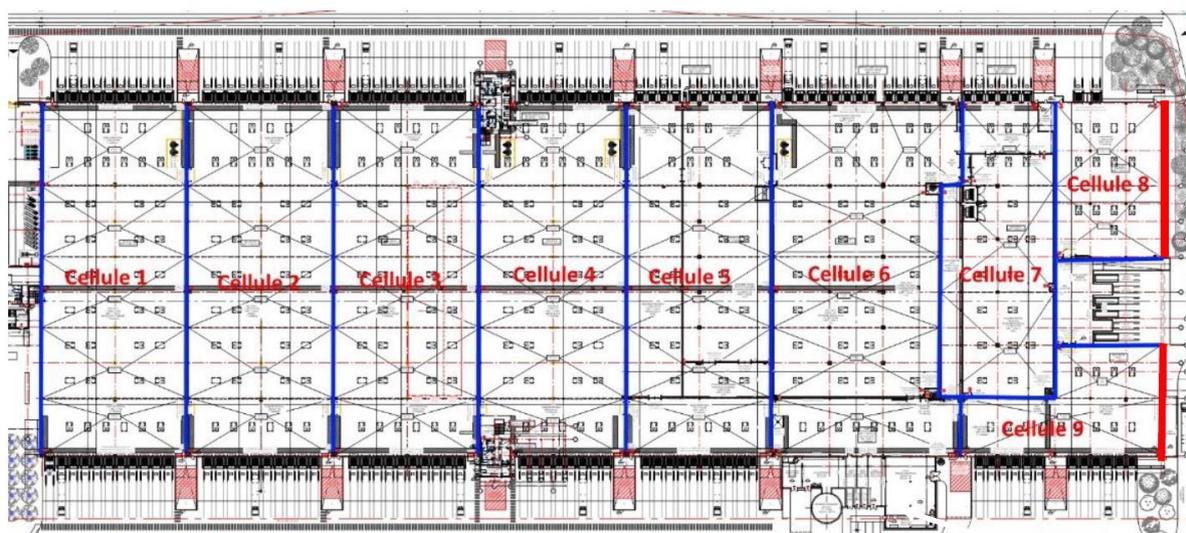
- 1450 : stockage de solides facilement inflammables
- 1510 : stockage de matières, produits ou substances combustibles en quantité supérieure à 500 t dans des entrepôts couverts
- 1530 : dépôt de papier, carton
- 1532 : dépôt de bois ou matériaux combustibles analogues
- 2662 : stockage de polymères
- 2663-1 : stockage de produits plastiques alvéolaires
- 2663-2 : stockage de produits plastiques autres
- 4755 : stockage d'alcools de bouche d'origine agricole

Enregistrement

- - 1511 : Entrepôt frigorifique

Déclaration

- - 2716 : installation de transit, regroupement ou tri de déchets non dangereux
- - 2921 : installations de refroidissement par dispersion d'eau dans un flux d'air
- - 2925 : atelier de charge d'accumulateurs
- - 4320 : Stockage d'aérosols contenant des gaz inflammables
- - 4510 : stockage de produits dangereux pour l'environnement de catégorie 1
- - 4735 : Utilisation d'ammoniac dans l'installation de production de froid



- Murs coupe-feu séparatifs
- Ecrans thermiques

2.1 Les eaux et le sol

- **Le contexte hydrographique**

Il n'existe pas de cours d'eau au droit du site. Toutefois, le site se trouve à proximité de la confluence entre l'Essonne et la Seine.

- **L'Essonne** : affluent de la rive gauche de la Seine et longue de 90 km, l'Essonne se trouve à environ 1 km au Nord du site. Elle se forme dans le plateau du Gâtinais à La Neuville-sur-Essonne. Son bassin collecteur est la Seine,
- **La Seine** : à environ 1,5 km à l'Est du site, la Seine traverse la commune du Coudray-Montceaux. Elle se forme en Côte d'Or et se jette dans la Manche.

- **Le contexte hydrogéologique et hydrologique**

Le terrain est situé au droit de deux masses d'eau souterraines d'importance régionale :

La nappe des calcaires tertiaires libres de Beauce (masse d'eau souterraine G092)

La nappe de l'Albien Néocomien captif (masse d'eau souterraine H218)

Toutes deux sont considérées comme des masses d'eau d'enjeu important dans le SDAGE 2016-2021.

La nappe de l'Albien et du Néocomien a été définie comme zone de sauvegarde de la ressource dans le SDAGE Seine-Normandie.

Elle est particulièrement bien protégée des pollutions de surface. Cette nappe est considérée comme une ressource d'importance stratégique, notamment pour l'alimentation de secours en eau potable.

La nappe de Beauce, très étendue, est soumise à des fortes pressions quantitatives et qualitatives, principalement liées à l'activité agricole. On y observe notamment de fortes teneurs en nitrates et en pesticides ainsi qu'une diminution des débits d'étiage. Du point de vue qualitatif, le nouveau SDAGE n'y prévoit pas d'atteinte au bon état chimique avant 2027 en raison de l'inertie du milieu et du type d'agriculture pratiquée.

D'un point de vue quantitatif, l'insuffisance des débits et les risques de surexploitation ont conduit au classement de la nappe en zone de répartition des eaux (article R211-71 du Code de l'Environnement).

- **Les eaux de surfaces**

L'étude géotechnique d'avant-projet réalisée en mars 2012 a mis en évidence un niveau d'eau non stabilisé vers -2 m à -4,1 m de profondeur. Des venues d'eau dans certaines fouilles de reconnaissance géologique ont été aussi constatées vers -2,4 m à -2,6 m.

Ces niveaux d'eau correspondent au niveau de la nappe qui baigne les Eboulis de Sables de Fontainebleau et la Formation de Brie, et repose sur le toit imperméable des Argiles vertes sous-jacentes.

Des circulations d'eau sont susceptibles de se produire au sein des Limons des Plateaux. Elles ne sont pas pérennes et dépendent grandement des conditions météorologiques.

Il est rappelé que le site est positionné en zone d'aléa faible vis-à-vis de l'inondation par remontée de nappe.

2.2 La qualité de l'air

La qualité de l'air dans la région Île de France est surveillée par Airparif. Cette structure dispose de 70 stations de mesure dont 52 automatiques et de 140 appareils de mesure.

Aucune station ne se trouve directement à proximité du site objet de la présente étude. Les stations les plus proches sont les stations d'Evry (environ 7 km) et Melun (environ 14 km). Ces stations sont de type périurbain.

Le tableau ci-dessous présente les résultats des mesures pour l'année 2016 :

	Valeur moyenne pour l'année 2015	Valeurs limites et objectifs de qualité
Ozone O₃ (Melun)	Nombre de jour de dépassement : 7 jours	Objectif de qualité maximum horaire : 200 µg/m ³ Avec 25 jours de dépassement maximum
Dioxyde d'azote NO₂ (Evry)	Moyenne annuelle = 28 µg/m ³	Moyenne annuelle : 40 µg/m ³ (Objectif de qualité et valeur limite)
Particules en suspension PM10 (Melun RN6)	Moyenne annuelle = 27 µg/m ³	Objectif de qualité : 30 µg/m ³ en moyenne annuelle. Valeur limite : 40 µg/m ³ en moyenne annuelle.
Benzène (C₆H₆) (Melun RN6)	Moyenne annuelle = 1,4 µg/m ³	Objectif de qualité : 2 µg/m ³ en moyenne annuelle. Valeur limite : 5 µg/m ³ en moyenne annuelle.
Dioxyde de soufre SO₂	En 2016, les concentrations moyennes annuelles de SO ₂ sont inférieures à la limite de détection sur les 5 stations mesurant ce polluant en île de France	Objectif de qualité : 50 µg/m ³ en moyenne annuelle.

2.3 Le climat

Le climat en Île-de-France est qualifié d'océanique altéré pour ces écarts annuels de températures plus prononcés et ces précipitations moindres par rapport à la bordure océanique. Il est assez homogène sur la région mais impacté par la présence d'un îlot de chaleur urbain à Paris pour les températures minimales qui sont ainsi adoucies (+2°C en moyenne annuelle par rapport aux zones forestières).

L'Île-de-France a un climat doux, tempéré et maritime.

Les données météorologiques ont été fournies par Météo France (1971-2000) sur la station Brétigny-sur-Orge.

2.4 La faune et la flore

Les outils cartographiques du Schéma Régional de Cohérence Écologique de la région Île-de-France, nous permettent de vérifier que le projet n'impacte pas de réservoir de biodiversité identifié ni ne coupe un corridor écologique.

Le projet se trouve à proximité d'un corridor à fonctionnalité réduite des prairies, friches et dépendances vertes. Ce corridor comprend des friches herbacées issues de la remise en état des carrières et des prairies entretenues d'un terrain d'aéromodélisme.

Ce corridor à fonctionnalité réduite passe au Sud de l'emprise du projet mais aucun des habitats de cette sous-trame n'a été identifié sur la zone d'étude lors des prospections de terrains. La situation périurbaine du site d'étude et sa proximité immédiate de l'autoroute A6 l'isole des zones naturelles d'intérêt des continuités écologiques. En effet, l'emprise du projet est actuellement occupée par des cultures. Ces dernières ne participent pas à cette sous-trame herbacée.

Une étude d'impact écologique a été réalisée par la société ECOSPHERE en décembre 2016 sur le terrain.

L'occupation des sols est largement dominée par des cultures. L'ensemble des habitats cités sont fréquents et non menacés en Ile de France.

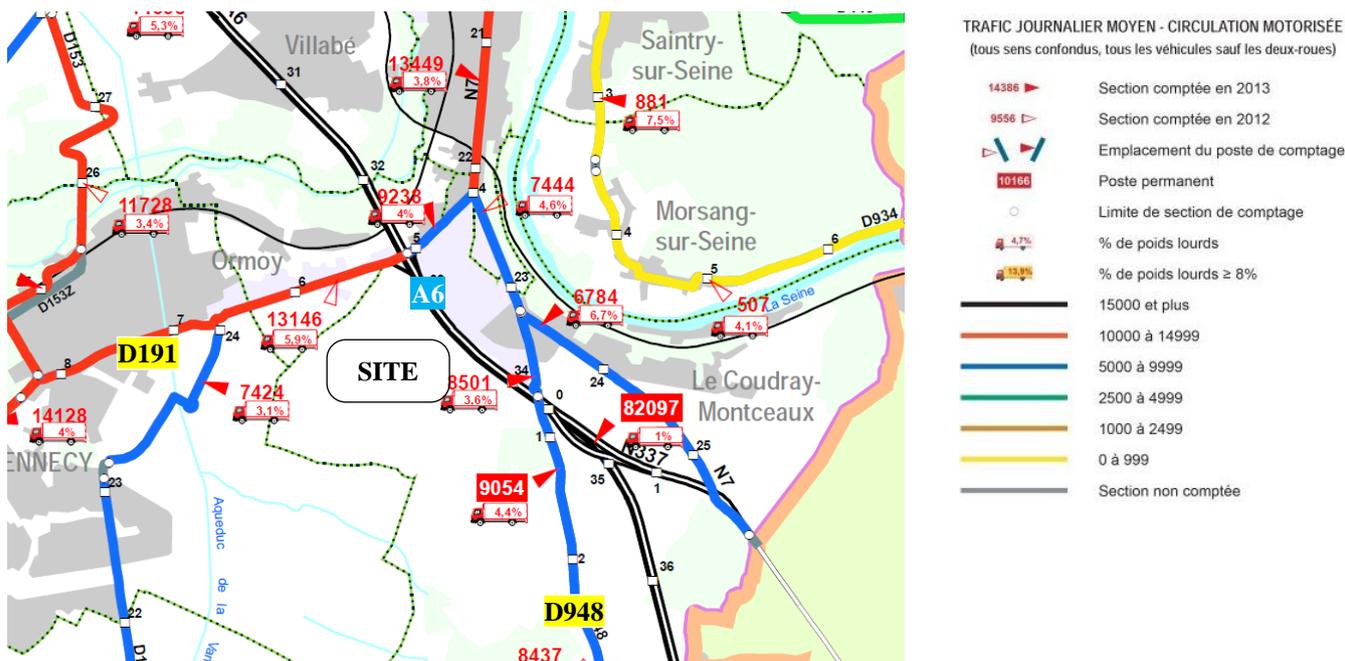
2.5 Le bruit

En application de la réglementation relative à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement, une étude des niveaux sonores à l'état initial a été réalisée autour du site. Elle indique les niveaux sonores de référence à retenir pour le respect des niveaux sonores en limite de propriété.

2.6 Le trafic

Les deux établissements seront implantés à proximité immédiate de la rue du bois de l'Écu qui permet un accès à l'A6 ou la D191.

Les comptages routiers diffusés par le département de l'Essonne pour l'année 2015 nous donnent les valeurs de trafic suivantes :



Carte du trafic routier, Département de l'Essonne, 2015

	Trafic routier (Moyenne journalière annuelle)	Poids Lourds
A6	82 097	10 %
D191	13 146	5,9 %
D948	9 054	5,3%

2.7 Santé et population

La commune du Coudray-Montceaux s'étend sur une superficie de 1 144 ha et comptait 4 848 habitants lors du recensement de 2014, soit une densité de population de 423 hab/km².

Concernant l'emploi, le taux d'emploi de la population de 15 à 64 ans est de 73,8% (données INSEE 2014). Le taux de chômage est faible : 7,9%.

2.8 Paysage

Les deux nouveaux bâtiments soumis à évaluation environnementale seront implantés en extension de la zone d'activité des Haies Blanches au Coudray-Montceaux.

Le terrain s'inscrit dans un contexte très anthropique en limite d'urbanisation Sud de l'agglomération parisienne sur la commune du Coudray-Montceaux en Essonne. Ce paysage périurbain très déstructuré se caractérise par un tissu composite et hétéroclite parcouru de réseaux.

Le site d'emprise du projet, essentiellement occupé de terrains agricoles et d'un bosquet ceinturant un plan d'eau est bordé à l'Est par l'autoroute A6 et au Sud par une carrière en exploitation.

A plus grande distance (1 km environ), on trouve la rivière Essonne en partie Nord et Ouest et la Seine en partie Nord et Est. Ces deux espaces particuliers sont propices à une biodiversité très variée, aussi bien végétale qu'animale.



Le paysage immédiat autour terrain d'assiette du projet est marqué par les bâtiments logistiques implantés à l'Ouest dans la partie existante de la ZAC des Haies Blanches.

3.1 Les eaux et le sol

- **L'alimentation en eau potable**

Entrepôt :

Concernant l'entrepôt, dans le cadre de son activité de logistique, il n'utilisera pas d'eau industrielle.

Le bâtiment sera raccordé sur le réseau public de distribution d'eau potable de la commune. La canalisation d'alimentation en eau potable sera équipée d'un disconnecteur permettant d'empêcher tout phénomène de retour vers le réseau public.

Les utilisations d'eau seront les suivantes dans le fonctionnement de l'établissement :

- Usage sanitaire de l'eau : la consommation d'eau pour une personne peut être estimée à 50 litres par jour. Pour un effectif de 250 personnes, on peut donc envisager une consommation de 12 500 litres d'eau potable par jour (soit 12,5 m³/j).
- Lavage des sols de l'entrepôt : l'utilisation d'autolaveuses permet de diminuer la consommation d'eau. Cette consommation est négligeable. Elle est incluse dans la consommation d'eau pour un usage sanitaire (12,5 m³/j) décrite plus avant.
- Production de froid : les condenseur évaporatifs implantés sur la toiture de la salle des machines consommeront de l'eau (déconcentration des eaux de refroidissement). La consommation d'eau de ces condenseurs évaporatifs est estimée à 5 500 m³/an.
- Lavages de conteneurs dans le tunnel TKT : le convoyeur TKT permet également le nettoyage des conteneurs par la présence d'une station de lavage automatisée (SdL). La consommation prévue est d'environ 5 000 m³/an.

Messagerie :

Concernant le bâtiment de messagerie, dans le cadre de son activité de tri de petits colis, il n'utilisera pas d'eau industrielle.

Le bâtiment sera raccordé sur le réseau public de distribution d'eau potable de la commune. La canalisation d'alimentation en eau potable sera équipée d'un disconnecteur permettant d'empêcher tout phénomène de retour vers le réseau public.

La consommation d'eau pour une personne peut être estimée à 50 litres par jour. Pour un effectif de 350 personnes, on peut donc envisager une consommation de 17 500 litres d'eau potable par jour (soit 17,5 m³/j).

- **Les eaux usées**

Les eaux usées domestiques seront évacuées par le réseau d'assainissement de la zone et seront traitées dans la station d'épuration de la commune du Coudray-Montceaux.

Les principales caractéristiques de cette station sont les suivantes :

Date de mise en service	2006
Mode de traitement	Boue activée aération prolongée
Capacité de traitement	6000 équivalents habitants
Milieu récepteur	Seine

Entrepôt :

Les eaux usées issues de l'établissement à usage d'entreposage seront constituées :

- Des eaux vannes issues des installations sanitaires et des douches et des eaux de lavages des sols. Ces rejets sont estimés à 12,5 m³/j.
- Des eaux non évaporées des condenseurs. Celles-ci seront déconcentrées. Les eaux de déconcentration issues des condenseurs évaporatifs représenteront un volume de 4 200 m³ par an (soit 76% de la quantité consommée par l'installation). Le reste de l'eau consommée étant rejetée sous forme de vapeur d'eau.
- Des eaux issues de la station de lavage du tunnel TKT. Comme indiqué plus avant, le tunnel TKT sera équipé d'une station de lavage des containers isothermes. Cette station de lavage fonctionne en circuit fermé avec un rejet régulier des eaux de lavages. Du sel et du liquide de rinçage seront ajoutés aux eaux de lavage.

Messagerie :

Les eaux usées issues de la messagerie seront uniquement des eaux vannes. Aucune utilisation d'eau industrielle ne sera réalisée. La qualité des eaux rejetées est assimilable à celle des eaux usées domestiques.

- **La gestion des eaux pluviales**

Le projet d'implantation de l'exploitant sur le site s'accompagne d'une imperméabilisation partielle du terrain. Cette imperméabilisation doit être compensée par la création d'un bassin d'orage permettant de ne pas augmenter le débit de pointe du rejet des eaux pluviales en cas d'orage vingtennal.

Sur les deux parcelles à aménager, conformément au dossier Loi sur l'eau de la zone lui-même réalisé conformément au SDAGE, le débit de fuite retenu est de 1l/s/ha.

Les eaux pluviales des deux établissements seront refoulées à un débit contrôlé via un poste de refoulement et un réseau de refoulement jusqu'au bassin existant ZAC des Haies Blanches.

L'exutoire final des eaux pluviales de l'établissement sera la Seine.

Le réseau de collecte des eaux pluviales des deux établissements sera de type séparatif : les eaux pluviales de toitures seront collectées indépendamment des eaux pluviales de voiries pour être acheminées vers un bassin d'orage commun.

- Les eaux pluviales de toitures et de voiries du bâtiment à usage d'entrepôt seront stockées dans un bassin d'orage étanche de 5 470 m³.
- Les eaux pluviales de toitures et de voiries du bâtiment de messagerie seront stockées dans un bassin d'orage étanche de 4 565 m³.

Les eaux pluviales de toitures de l'entrepôt et de la messagerie réputées propres seront directement rejetées dans les bassins d'orage des deux sites.

Les eaux pluviales de voiries des deux établissements seront rejetées dans les bassins d'orage après avoir été traitées par un séparateur d'hydrocarbures qui sera mis en place en amont de chaque bassin.

Les performances des séparateurs à hydrocarbures mis en place sur les deux sites seront en conformité avec les normes en vigueur :

- Hydrocarbures totaux : 5 mg/l
- MES (matières en suspension) : 35 mg/l.

Le volume de chaque séparateur d'hydrocarbures sera dimensionné afin de pouvoir traiter 20% du volume d'orage vingtennal, le reste passant par un by-pass.

Un point de prélèvement (regard) sera aménagé dans la canalisation en sortie du séparateur d'hydrocarbures afin de permettre le prélèvement puis la mesure des eaux pluviales de voirie traitées.

Ces mesures permettront de vérifier le maintien des performances de dépollution du séparateur d'hydrocarbures de l'établissement.

- **Les pollutions accidentelles**

Pour le bâtiment d'entrepôt, le volume d'eau incendie à retenir a été dimensionné selon la D9/D9a. Il est de 2 695 m³.

La rétention des eaux d'extinction incendie sera assurée :

- dans les quais (volume retenu 1 557 m³) pour un linéaire de quais de 660 m sans que la hauteur de stockage au point le plus haut ne dépasse 20 cm,
- dans les réseaux pour 260 m³ (1 320 mètres linéaires de canalisation diamètre 500)
- pour le reste (878 m³) dans le bassin d'orage étanche.

Le bassin d'orage étanche de l'établissement d'entreposage présentera un volume de 5 470 m³. Il a été dimensionné pour pouvoir retenir l'orage vintennal sur les voiries et les toitures (4 590 m³) et la part des eaux d'extinction incendie non retenue dans les quais et les réseaux (878 m³).

En cas de sinistre, les eaux stockées seront analysées. Si elles ne présentent pas de pollution, elles seront rejetées dans le réseau des eaux pluviales, si elles sont polluées, elles seront éliminées comme DIS par une société spécialisée.

Une vanne de barrage sera implantée en aval du bassin d'orage étanche du bâtiment d'entreposage. En cas d'incendie, cette vanne sera fermée afin de retenir les eaux d'extinction dans ce bassin.

3.2 **La qualité de l'air**

Entrepôt :

L'entrepôt ne présentera que peu de risques de pollution atmosphérique.

Les seuls rejets atmosphériques seront :

- les gaz d'échappements des véhicules transitant sur le site,
- les gaz de combustion de l'installation de chauffage,
- le dégagement d'hydrogène du local de charge des batteries,
- les échappements des condenseurs évaporatifs.

Il n'y aura pas de stockage en vrac de produits pulvérulents sur le site.

Les rejets atmosphériques de l'établissement seront conformes aux normes en vigueur.

Il n'y aura pas de stockage en vrac de produits pulvérulents sur le site.

Les poids lourds circulant sur le site respecteront les normes anti-pollution, la vitesse sera limitée à 30 km/h dans l'enceinte de l'établissement et les moteurs seront obligatoirement coupés quand les poids lourds sont à l'arrêt.

Les chaudières d'une puissance utile totale de 1,8 MW seront conformes aux normes en vigueur sur la pollution atmosphérique des installations de combustion.

Elles seront alimentées par du gaz naturel qui est le combustible le moins polluant. Elles seront entretenues et contrôlées régulièrement.

Les gaz émis par les chaudières n'auront donc pas d'impact sur la qualité de l'air autour du bâtiment.

Le volume d'hydrogène émis lors de l'opération de charge des batteries est de 1,15 m³ par batterie pendant une période de 10 heures (temps nécessaire pour la charge).

Le local de charge sera très largement ventilé et l'air extrait sera rejeté en façade.

L'hydrogène émis lors de la charge des batteries n'aura pas d'impact sur la qualité de l'air autour du bâtiment.

Les condenseurs évaporatifs sont de construction équivalente à celle des tours de refroidissement à circuit fermé. En lieu et place d'une surface d'échange dans une tour de refroidissement conventionnelle, on trouve une batterie de condensation dans laquelle circule le frigorigène. Le refroidissement évaporatif est assuré en recyclant et en pulvérisant de l'eau sur cette batterie de

condensation, pendant que de l'air ambiant circule au travers et à l'extérieur de cette batterie, ce qui entraîne l'évaporation d'une faible quantité d'eau de pulvérisation. La chaleur latente prélevée du frigorigène qui se condense est transmise à l'air en circulation.

L'eau évaporée peut créer un panache visible à la sortie des condenseurs dans certaines conditions et principalement en période froide.

Les condenseurs évaporatifs mis en place sur la toiture de la salle des machines de l'établissement seront équipés d'un pare-gouttelettes, encore appelé éliminateur de gouttes.

Cet équipement permettra de prévenir le risque d'entraînement de gouttelettes potentiellement infectées par les légionelles. Sa conception sera telle que le taux d'entraînement sera limité le plus possible. Le taux d'entraînement (appelé également entraînement vésiculaire) ne sera pas supérieur à 0,01% du débit d'eau en circulation.

En conclusion, les condenseurs évaporatifs mis en place sur la toiture de la salle des machines n'auront pas d'impact sur la qualité de l'air de la zone.

En conclusion, l'activité de l'entrepôt n'aura pas d'impact sur la qualité de l'air de la région.

Messagerie :

Le bâtiment de messagerie ne présentera que peu de risques de pollution atmosphérique.

Les seuls rejets atmosphériques seront les gaz d'échappement des véhicules transitant sur la messagerie.

Il n'y aura pas de stockage en vrac de produits pulvérulents sur le site de messagerie.

Chaque jour, environ 250 poids lourds et 600 véhicules légers transiteront par le site de messagerie.

Les 250 PL respecteront les normes anti-pollution, la vitesse sera limitée à 30 km/h dans l'enceinte de l'établissement et les moteurs seront obligatoirement coupés quand les poids lourds seront à l'arrêt.

Compte tenu du réseau routier existant autour de l'établissement (A6, D191 et D948), l'impact sur l'air supplémentaire des véhicules transitant sur le site de messagerie sera faible.

3.3 Le climat

Parmi les rejets atmosphériques cités au paragraphe précédent, les gaz d'échappement des véhicules sont des gaz à effet de serre susceptibles de participer au réchauffement climatique.

Cependant, les deux projets ne disposent pas d'une envergure suffisante pour influencer de façon significative sur le climat et les microclimats locaux.

Afin de limiter ces rejets les mesures suivantes ont été retenues :

- vitesse limitée des véhicules sur le site ;
- arrêt des moteurs de poids-lourds pendant leurs chargements et déchargements ;
- mise en place de chariots électriques dont l'utilisation ne produit pas de gaz à effet de serre dans le parc de chariots élévateurs.

Entrepôt :

En ce qui concerne l'installation de production de froid, l'exploitant a fait le choix d'une installation fonctionnant à l'ammoniac. Ce type d'installation présente l'avantage d'éviter l'utilisation des hydrofluorocarbures (HFC) comme le R-134a, le R-404 ou le R-507 qui ont un impact fort en terme de bilan carbone.

3.4 La faune et la flore

L'analyse de l'inventaire des espaces naturels présentant un intérêt floristique et faunistique a montré que le site ne se trouve à proximité d'aucune zone de protection pour la faune ou la flore.

Le terrain sur lequel sera construit les deux bâtiments objets de l'évaluation environnementale est aujourd'hui un terrain agricole cultivé. Le paysage immédiat autour terrain d'assiette des deux projets est marqué par les bâtiments logistiques implantés à l'Ouest dans la partie existante de la ZAC des Haies Blanches.



réalisés sur le site ont montré que l'implantation des deux bâtiments
sur la faune et la flore environnante.

Le tableau suivant, issu de l'étude d'impact écologique réalisée par ECOSPHERE, détaille les impacts prévisibles du projet sur la faune à enjeux et /ou protégée

Espèces à enjeu et/ou protégées	Niveau d'enjeu stationnel	Sensibilité à l'impact	Portée de l'impact (échelle communale)	Intensité de l'impact (croisement sensibilité/portée)	Commentaires	Niveau d'impact brut
Oiseaux						
Espèces protégées et non menacées, liées : - <u>aux milieux forestiers et lisières</u> : Accenteur mouchet, Fauvette à tête noire, Mésange à longue queue, Mésange bleue, Mésange charbonnière, Pinson des arbres, Pouillot véloce, Rossignol philomèle, Rougegorge familier, Troglodyte mignon et Verdier d'Europe ; - <u>aux milieux ouverts</u> : Bergeronnette printanière	faible	Fort	faible	Moyen	Le projet prévoit une diminution, voire la destruction totale de certains habitats favorables à la nidification. Cependant, l'ensemble de ces espèces reste largement représenté localement. Des transferts des sites de nidification pourront s'opérer vers les espaces périphériques à la zone d'étude (friches au nord, boisements au sud).	négligeable
Mammifères						
2 espèces protégées et non menacées sur la zone d'étude : Pipistrelle commune et Pipistrelle de Kuhl	faible	faible	faible	-	Le projet n'aura aucun impact sur les populations de chiroptères	-
Amphibiens						
2 espèces protégées et non menacées : Grenouille verte et Crapaud commun	faible	Fort	faible	Moyen	Le plan d'eau sera affecté par le projet. Les individus pourront transférer leur territoire au niveau des bassins situés à l'ouest de la zone d'étude	négligeable
1 espèce protégée et à enjeu « Fort » en Ile-de-France : Crapaud calamite	faible	Impact indirect	?	?	Le chantier risque d'attirer des individus se reproduisant aux abords du projet. Un risque d'écrasement par les engins de chantier est envisageable.	?
Reptiles						
2 espèces protégées et non menacées : Lézard des murailles et Orvet fragile	Faible	faible	faible	négligeable	La population actuellement présente sur la zone ne devrait pas être affectée durablement par le projet. Les habitats favorables aux espèces devraient être conservés.	négligeable
Orthoptères						
2 espèces à enjeu « Moyen » : Oedipode émeraude et Caloptène italien	Moyen	Fort	Moyen	Assez Fort	Ces espèces pourront être affectées temporairement lors de la phase travaux.	faible
4 espèces protégées et non menacées sur la zone d'étude : Conocéphale gracieux, Grillon d'Italie, Mante religieuse et Oedipode turquoise	Faible	Fort	faible	Moyen	Des habitats de substitution seront constitués sur la zone d'étude lors de l'aménagement final. Les populations pourront se déplacer et investir les nouveaux habitats créés.	négligeable
Libellules						
1 espèce protégée et non menacée sur la zone d'étude : Agrion mignon	faible	Non impacté	-	-	Espèce fréquentant les friches de la zone d'étude pour sa maturation ; reproduction hors site d'emprise. Lors de l'aménagement final du site, un bassin/zone humide sera créé à l'est du site ; ce dernier sera favorable à l'espèce.	positif

3.5 Le bruit

Les activités exercées sur le site seront principalement des activités à vocation logistique dans le premier bâtiment et des activités de messagerie (tri de petits colis) dans le second bâtiment.

Sur les deux sites, les nuisances sonores et les vibrations auront pour unique origine les moteurs des véhicules (poids lourds, véhicules légers et chariots élévateurs) ainsi que les avertisseurs de recul des chariots élévateurs. Aucun process n'est prévu sur le site, aucun équipement générateur de vibration ne sera présent et la chaufferie de l'entrepôt sera capotée et isolée.

Les poids lourds, principale source de bruit, pourront accéder aux deux sites depuis l'autoroute A6 puis par les routes de la ZAC sans traverser de zones d'habitations. La vitesse des poids lourds sera limitée sur le site et les moteurs seront à l'arrêt pendant les phases de chargement et déchargement.

Les chariots élévateurs se déplaceront à l'intérieur de l'établissement. Les émissions sonores diffusées à l'intérieur de l'établissement ne seront pas perçues de l'extérieur du bâtiment.

3.6 Les déchets

L'activité de logistique et l'activité de messagerie produisent essentiellement des déchets d'emballage et d'autres déchets banals qui seront triés, conditionnés, enlevés conformément à la législation en vigueur afin de favoriser leur valorisation.

L'enlèvement de ces déchets sera réalisé par des sociétés spécialisées.

L'entrepôt sera déclaré au titre de la rubrique 2716-2 (Installation de transit, regroupement ou tri de déchets non dangereux) et sera non classé au titre de la rubrique 2718 (Installation de transit, regroupement ou tri de déchets dangereux).

Les déchets générés par les points de vente du futur utilisateur de l'entrepôt seront collectés par les chauffeurs/livreurs en retour de leur livraison pour être regroupés sur le site (dans la cellule 9).

Ces déchets collectés à l'extérieur du site ne sont pas issus de l'exploitation de la plateforme et n'entrent donc pas dans le cadre de la présente évaluation environnementale.

3.7 Le trafic

La société CDVIA a été missionnée pour expertiser l'impact de la construction d'un bâtiment à usage d'entrepôt et d'une plateforme de messagerie sur l'extension de la ZAC des Haies Blanches. Le rapport s'articule comme suit :

- Analyse de l'offre de transports autour du site
- Analyse des flux générés et des itinéraires d'accès à la zone
- Impact du projet sur le réseau viaire autour du secteur.

Les conclusions de cette étude sont détaillées ci-dessous :

- **Situation actuelle**

Le secteur de la ZAC des Haies Blanches dispose d'une accessibilité routière intéressante avec la proximité de l'autoroute A6 et la RD191. L'accessibilité à l'autoroute A6 est cependant détériorée par les ½ échanges au droit des diffuseurs 10 et 11. Le mouvement depuis-vers A6 Paris est aujourd'hui réalisé via le diffuseur 11 puis retour sur le diffuseur 10.

Ceci génère aux heures de pointe des ralentissements sur les 2 diffuseurs.

- **Situation avec projet sans liaison départementale**

A terme, la mise en service du bâtiment de Grande Distribution (en plus des bâtiments C et Neximmo 50) et la mise en service de la messagerie conduisent à augmenter légèrement le trafic aux périodes de pointe sur les voiries environnantes. Les carrefours internes à la zone sont suffisamment dimensionnés pour accueillir les flux supplémentaires.

Le projet de giratoire sur le carrefour RD191-Bretelle depuis A6 Sud permet une fluidité du carrefour. Au sud, la bretelle vers A6 Paris voit sa charge augmenter légèrement le matin ce qui entraînera une légère dégradation des temps d'attente sur la branche Nord de la RD948. La résorption de cette difficulté liée à la saturation d'A6 vers Paris passe par la réalisation de la liaison départementale qui permettra d'accès aux zones à l'Ouest d'A6 sans réaliser de ½ tour sur A6.

- **Situation avec projet avec liaison départementale**

La réalisation de la liaison départementale contribue à améliorer l'accessibilité du secteur depuis-vers A6 et de réduire la charge de trafic sur la RD191, ainsi que sur la rue du Bois de l'Ecu.

L'aménagement de la liaison départementale permet donc d'améliorer la situation existante (délestage des bretelles d'A6) et d'optimiser l'accès à la zone.

3.8 Le paysage

Les deux bâtiments objets de l'évaluation environnementale s'insèrent dans un cadre paysager et bâti ouvrant des perspectives importantes vers le site.

Entrepôt :

Le volet paysager du projet de bâtiment logistique a été pensé suivant trois objectifs :

- limiter la présence du bâtiment et des aires de manœuvres vis-à-vis des voies périphériques,
- constituer un cadre de vie agréable pour les utilisateurs du site,
- ménager des continuités écologiques sur toutes les périphéries par le choix d'espèces végétales à caractère local.

L'objectif principal est donc d'atténuer la présence visuelle du bâtiment afin d'en déminuer l'impact sur le paysage.

Le traitement architectural du projet tend également à mettre en valeur la simplicité volumétrique de la masse bâtie principale, contrastant avec un traitement architectural et une volumétrie plus riche pour le bloc Bureaux / Locaux Sociaux développé en pignon Sud.

L'objectif principal du traitement architectural est évidemment de développer un bâtiment sobre qui, malgré ses dimensions importantes, s'intègre le mieux possible dans le paysage.

Messagerie :

Le traitement architectural du projet de messagerie tend à mettre en valeur la simplicité volumétrique de la masse bâtie principale, contrastant avec un traitement architectural et une volumétrie plus riche pour le bâtiment à usage de Bureaux / Locaux Sociaux développé en façade Est.

L'objectif principal du traitement architectural est évidemment de développer un bâtiment sobre qui, malgré ses dimensions importantes, s'intègre le mieux possible dans le paysage.

L'architecture développée est également conçue en cohérence avec le design des bâtiments préexistants sur la ZAC des Haies Blanches, qui présentent une teinte dominante rouge, dans un effet de gradation vers des teintes plus neutres lors de la progression vers l'Est. Le rouge reste présent, mais occupe des surfaces contenues.

3.9 La santé

L'activité de logistique et l'activité de tri de petits colis ne présentent aucun danger pour la santé des personnes présentes sur les deux sites ou pour les populations avoisinantes.

4. Mesures d'Evitement, de Réduction ou de Compensation

4.1 Les eaux et le sol

Tous les appareils sanitaires seront équipés de système hydro-économiques (réducteurs de pression, mitigeurs, chasses d'eau 3/6...) permettant de réduire de façon notable la consommation d'eau potable.

Afin de prévenir tout risque de pollution, les mesures suivantes seront mises en place sur le site :
Alimentation en eau potable : les canalisations d'alimentation en eau potable des deux bâtiments seront équipées de disconnecteurs permettant d'éviter tous phénomènes de retour vers le réseau d'alimentation public.

Eaux usées : raccordement à la station d'épuration du Coudray-Montceaux, suffisamment dimensionnée pour traiter les eaux usées des deux bâtiments.

Eaux pluviales de voirie : les eaux pluviales de voiries des deux bâtiments seront traitées par un séparateur à hydrocarbures. Ils respecteront les normes en vigueur et seront régulièrement entretenus. Un système de détection automatique en sortie du déshuileur, relié à une alarme, permettra le contrôle de la valeur limite des hydrocarbures.

Eaux incendie : En cas d'incendie dans le bâtiment d'entreposage, les eaux incendie du bâtiment seront confinées, via une vanne automatique et manuelle dans les quais et le bassin d'orage étanche des eaux de voirie. Elles seront analysées, et traitées comme DIS si besoin.

4.2 La qualité de l'air

Les rejets atmosphériques des deux établissements seront conformes aux normes en vigueur. Il n'y aura pas de stockage en vrac de produits pulvérulents sur les deux sites.

Les poids lourds circulant sur les deux sites respecteront les normes anti-pollution, la vitesse sera limitée à 30 km/h dans l'enceinte de chaque établissement et les moteurs seront obligatoirement coupés quand les poids lourds sont à l'arrêt.

Entrepôt :

Les chaudières du bâtiment logistique, d'une puissance utile totale de 1 800 kW seront conformes aux normes en vigueur sur la pollution atmosphérique des installations de combustion.

Elles seront alimentées par du gaz naturel qui est le combustible le moins polluant. Elles seront entretenues et contrôlées régulièrement.

Les gaz émis par les chaudières n'auront donc pas d'impact sur la qualité de l'air autour du bâtiment.

Le volume d'hydrogène émis lors de l'opération de charge des batteries est de 1,15 m³ par batterie pendant une période de 10 heures (temps nécessaire pour la charge).

Les locaux de charge seront très largement ventilés et l'air extrait sera rejeté en façade.

L'hydrogène émis lors de la charge des batteries n'aura pas d'impact sur la qualité de l'air autour du bâtiment.

En conclusion, l'activité des deux établissements n'aura pas d'impact sur la qualité de l'air de la région.

4.3 Le climat

Parmi les rejets atmosphériques cités au paragraphe précédent, seuls les gaz d'échappement des véhicules sont des gaz à effet de serre susceptibles de participer au réchauffement climatique.

Afin de limiter ces rejets les mesures suivantes ont été retenues :

- vitesse limitée des véhicules sur les deux sites ;
- arrêt des moteurs de poids-lourds pendant leurs chargements et déchargements ;
- mise en place de chariots électriques dont l'utilisation ne produit pas de gaz à effet de serre dans le parc de chariots élévateurs.

4.4 La faune et la flore

Le site d'implantation de l'entrepôt et de la plateforme de messagerie se situe sur des terrains agricoles et est entouré directement par des bâtiments logistiques.

Le terrain ne présente pas de flore ou de faune remarquable.

Concernant les habitats, le projet devrait être à l'origine de la destruction ou de la transformation d'une partie des formations végétales mise en évidence sur la zone d'étude. Le tableau suivant, issu de l'étude d'impact écologique réalisée par ECOSPHERE, détaille les impacts prévisibles du projet sur les différentes unités de végétation recensées.

Espèces à enjeu et/ou protégées	Niveau d'enjeu stationnel	Sensibilité à l'impact	Portée de l'impact (échelle communale)	Intensité de l'impact (croisement sensibilité/portée)	Commentaires	Niveau d'impact brut
Plan d'eau à lentilles d'eau	faible	Fort	faible	Moyen		<i>négligeable</i>
Friche pionnière mésothermophile	faible	Moyen	faible	faible	Habitat impacté seulement en partie	<i>négligeable</i>
Friche pionnière sur chemin abandonné	faible	Fort	faible	Moyen		<i>négligeable</i>
Ourllet vivace des sols eutrophes	faible	Moyen	faible	faible	Habitat impacté seulement en partie	<i>négligeable</i>
Chênaie-frênaie dégradée	faible	Fort	Moyen	Assez fort	Végétation forestière représentée dans la région mais étant quand même sensible au projet d'aménagement	faible
Plantation de Peuplier	faible	Fort	faible	Moyen		<i>négligeable</i>
Berne herbeuse	faible	Moyen	faible	faible		<i>négligeable</i>
Culture	faible	Fort	faible	Moyen		<i>négligeable</i>

Aucune espèce végétale à enjeu n'a été recensée sur le périmètre de la zone d'étude. Il n'y a donc aucun impact brut sur les espèces végétales remarquables.

Les impacts théoriques sur la faune peuvent être classés en trois catégories :

- Destruction et/ou dégradation d'habitats d'espèces animales ;
- Destruction d'espèces animales remarquables lors des travaux ;
- Dérangement ou perturbation de la faune durant la phase travaux (faune fréquentant la zone d'étude et/ou ses abords immédiats).

Le tableau suivant, issu de l'étude d'impact écologique réalisée par ECOSPHERE, détaille les impacts prévisibles du projet sur la faune à enjeu et /ou protégée

Espèces à enjeu et/ou protégées	Niveau d'enjeu stationnel	Sensibilité à l'impact	Portée de l'impact (échelle communale)	Intensité de l'impact (croisement sensibilité/portée)	Commentaires	Niveau d'impact brut
Oiseaux						
Espèces protégées et non menacées, liées : - <u>aux milieux forestiers et lisières</u> : Accenteur mouchet, Fauvette à tête noire, Mésange à longue queue, Mésange bleue, Mésange charbonnière, Pinson des arbres, Pouillot véloce, Rossignol philomèle, Rougegorgé familial, Troglodyte mignon et Verdier d'Europe ; - <u>aux milieux ouverts</u> : Bergeronnette printanière	faible	Fort	faible	Moyen	Le projet prévoit une diminution, voire la destruction totale de certains habitats favorables à la nidification. Cependant, l'ensemble de ces espèces reste largement représenté localement. Des transferts des sites de nidification pourront s'opérer vers les espaces périphériques à la zone d'étude (friches au nord, boisements au sud).	négligeable
Mammifères						
2 espèces protégées et non menacées sur la zone d'étude : Pipistrelle commune et Pipistrelle de Kuhl	faible	faible	faible	-	Le projet n'aura aucun impact sur les populations de chiroptères	-
Amphibiens						
2 espèces protégées et non menacées : Grenouille verte et Crapaud commun	faible	Fort	faible	Moyen	Le plan d'eau sera affecté par le projet. Les individus pourront transférer leur territoire au niveau des bassins situés à l'ouest de la zone d'étude	négligeable
1 espèce protégée et à enjeu « Fort » en Ile-de-France : Crapaud calamite	faible	Impact indirect	?	?	Le chantier risque d'attirer des individus se reproduisant aux abords du projet. Un risque d'écrasement par les engins de chantier est envisageable.	?
Reptiles						
2 espèces protégées et non menacées : Lézard des murailles et Orvet fragile	Faible	faible	faible	négligeable	La population actuellement présente sur la zone ne devrait pas être affectée durablement par le projet. Les habitats favorables aux espèces devraient être conservés.	négligeable
Orthoptères						
2 espèces à enjeu « Moyen » : Oedipode émeraude et Caloptène italien	Moyen	Fort	Moyen	Assez Fort	Ces espèces pourront être affectées temporairement lors de la phase travaux.	faible
4 espèces protégées et non menacées sur la zone d'étude : Conocéphale gracieux, Grillon d'Italie, Mante religieuse et Oedipode turquoise	Faible	Fort	faible	Moyen	Des habitats de substitution seront constitués sur la zone d'étude lors de l'aménagement final. Les populations pourront se déplacer et investir les nouveaux habitats créés.	négligeable
Libellules						
1 espèce protégée et non menacée sur la zone d'étude : Agrion mignon	faible	Non impacté	-	-	Espèce fréquentant les friches de la zone d'étude pour sa maturation ; reproduction hors site d'emprise. Lors de l'aménagement final du site, un bassin/zone humide sera créé à l'est du site ; ce dernier sera favorable à l'espèce.	positif

La prise en compte du milieu naturel dans les projets s'articule autour de trois axes, selon la séquence ERC :

- l'évitement des sites d'intérêt écologique lors de la conception du projet ;
- la mise en place de mesures de réduction des impacts en phases chantier et d'exploitation ;
- la mise en place de mesures compensatoires si l'impact résiduel, après mise en œuvre de mesure de réduction, demeure significatif ;
- la mise en œuvre de mesures d'accompagnement afin de renforcer les mesures précédentes (hors cadre réglementaire).

4.5 Le bruit

Les mesures prises pour limiter les nuisances liées au bruit des deux projets sont :

- Absence de signaux sonores,

- Limitation de la vitesse sur les deux sites,
- Arrêt des moteurs des poids lourds pendant les périodes de stationnement,
- Gestion des horaires.

4.6 Le trafic

En phase chantier, afin de limiter les nuisances liées à l'acheminement des matériaux et engins de chantier, les livraisons seront dans la mesure du possible effectuées en dehors des heures de pointe des axes routiers situés à proximité du site.

4.7 La santé

Afin de limiter l'impact sanitaire et sur le bruit, les mesures suivantes seront les suivantes :

- Sur les deux sites la vitesse de circulation des poids lourds sera limitée,
- L'arrêt des moteurs sera obligatoire pendant les périodes de stationnement.

Les chaudières seront alimentées au gaz naturel qui est le combustible fossile le moins polluant. Elles seront de plus en conformité avec la législation en vigueur sur les rejets atmosphériques de dioxyde de carbone (CO₂), le monoxyde de carbone (CO), les oxydes d'azote (NO_x) et le dioxyde de soufre (SO₂).

La hauteur de la cheminée permettra une bonne dispersion des gaz de combustion.

Les chaudières seront régulièrement contrôlées et entretenues afin de prévenir tout risque de dégagement d'oxyde de carbone.

4.8 Les déchets

Des équipements seront mis en place dans les deux établissements afin de permettre le tri et le stockage des déchets : bennes de tri et compacteur.

Les livraisons seront gérées autant que possible par des palettes retournables chez les fournisseurs.

En ce qui concerne la gestion des déchets verts, une société spécialisée sera en charge de l'entretien des espaces verts et des déchets associés.